



Atty. Dkt. No. 076326-0228

IN THE UNITED STATES PATENT AND TRADEMARK OFFICE

Applicant: Robert KOPETZKY et al.  
Title: A DRIVE UNIT FOR A SAFETY  
BELT TENSIONER  
Appl. No.: 10/076,270  
Filing Date: February 19, 2002  
Examiner: Unassigned  
Art Unit: 3653

# 4  
PRIORITY  
PAPER  
ASW  
July 2, 2002  
RECEIVED  
MAR 27 2002  
GROUP 3600

CLAIM FOR CONVENTION PRIORITY

Commissioner for Patents  
Washington, D.C. 20231

Sir:

The benefit of the filing date of the following prior foreign application filed in the following foreign country is hereby requested, and the right of priority provided in 35 U.S.C. § 119 is hereby claimed.

In support of this claim, filed herewith is a certified copy of said original foreign application:

- German Patent Application No. 101 07 656.8 filed 02/19/01.

Respectfully submitted,

Date March 26, 2002

By Michael D. Kaminski

FOLEY & LARDNER  
Customer Number: 22428

**\*22428\***

**22428**

PATENT TRADEMARK OFFICE

Telephone: (202) 672-5490  
Facsimile: (202) 672-5399

Michael D. Kaminski  
Attorney for Applicant  
Registration No. 32,904

76326/228  
10/676,270

# BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND



RECEIVED  
MAR 27 2002  
GROUP 3600

## Prioritätsbescheinigung über die Einreichung einer Patentanmeldung

**Aktenzeichen:** 101 07 656.8

**Anmeldetag:** 19. Februar 2001

**Anmelder/Inhaber:** TAKATA (Europe) Vehicle Safety  
Technology GmbH, Ulm/DE

**Bezeichnung:** Antriebseinheit für einen Sicherheitsgurt-  
straffer

**IPC:** B 60 R 22/46

Die angehefteten Stücke sind eine richtige und genaue Wiedergabe der ur-  
sprünglichen Unterlagen dieser Patentanmeldung.

München, den 07. März 2002  
**Deutsches Patent- und Markenamt**  
Der Präsident  
Im Auftrag

Wallner

5

**Antriebseinheit für einen Sicherheitsgurtstraffer**

Die Erfindung betrifft eine Antriebseinheit für Sicherheitsgurtstraffer, die einen Antrieb aufweisen, der bei Ansprechen eines Beschleunigungssensors auslösbar und mit der Gurtaufwickelrolle drehfest koppelbar ist. Der Antrieb befindet sich in einer Antriebskammer, die durch zwei parallel zueinander verlaufende und miteinander verbundene Platten gebildet wird und die ein Antriebsband aufweist, von dem zumindest ein Ende an einer Antriebswelle befestigt ist. Bei Ansprechen des Beschleunigungssensors wird das Antriebsband von einer Seite her durch ein von einem Gasgenerator stammendes, expandierendes Gas derart beaufschlagt, daß sich das Antriebsband abwickelt und dabei die Antriebswelle antreibt. Antriebseinheiten dieser Art sind grundsätzlich bekannt (vgl. DE-A-199 61 109.2).

Die Leistung einer solchen Antriebseinheit hängt unter anderem von der Höhe des Druckes ab, der sich durch das expandierende Gas innerhalb des Raumes aufbaut, der durch die Platten und einer durch das Antriebsband geformten Schlaufe gebildet wird. Der sich aufbauende Druck wird jedoch durch Gas vermindert, welches über die Antriebsband/Platten-Grenzfläche entweicht.

Eine Möglichkeit, die Qualität der Gasabdichtung zwischen dem Antriebsband und den Platten zu verbessern, besteht darin, ein doppellagiges Antriebsband zu verwenden, das mit einem zusätzlichen, zwischen den La-

gen des Antriebsbandes gelegenen gummiartigen Dichtungsband versehen ist, welches an den Kanten des Antriebsbandes ein wenig herausragt und auf diese Weise für eine effektivere Dichtwirkung des Antriebsbandes und damit für einen verminderten Gasverlust über die Antriebsband/Platten-Grenzfläche sorgt.

Nachteil einer solchen Vorrichtung ist jedoch die relativ aufwendige Herstellung der mehrlagigen Antriebsbänder. Eine optimale Dichtwirkung kann nur bei exakter Parallelität und absolut konstanter Breite der drei Bänder erreicht werden. Die für eine effektive Dichtwirkung des Antriebsbandes notwendigen geringen Toleranzen machen die Produktion solcher Antriebsbänder kompliziert und teuer.

Der Erfindung liegt daher die Aufgabe zugrunde, eine Antriebseinheit für Sicherheitsgurtstraffer mit erhöhter Leistung bei vereinfachtem Aufbau zu schaffen.

Zur Lösung dieser Aufgabe ist eine Vorrichtung mit den Merkmalen nach Anspruch 1 vorgesehen.

Erfindungsgemäß sind dabei die kammerseitigen Oberflächen der Platten teilweise oder vollständig mit einem Beschichtungsmaterial beschichtet, das einen Gasaustausch über die Antriebsband/Platten-Grenzfläche verringert. Aufgrund dieser Ausbildung läßt sich ein hoher Druck auch unter Verwendung eines einlagigen Antriebsbandes aufbauen. Darüber hinaus lassen sich durch die Beschichtung der Platten Produktionstoleranzen in der Breite des Antriebsbandes und in der Parallelität der Platten ausgleichen. Die vorliegende Erfindung ermöglicht daher eine vereinfachte Her-

stellung von Antriebseinheiten für Sicherheitsgurtstraffer bei gleichzeitiger Gewährleistung hoher Leistung durch gute Dichtwirkung des Antriebsbandes.

- 5    Vorteilhafte Ausführungsformen der Erfindung sind in den Unteransprüchen, der Beschreibung und den Zeichnungen beschrieben.

10    So kann das Beschichtungsmaterial nach einer ersten vorteilhaften Ausführungsform mehrere Schichten aufweisen, wobei die einzelnen Schichten aus unterschiedlichen Materialien bestehen können. Dies ermöglicht eine gezielte Anpassung der Beschichtung an das Antriebsband mit dem Ziel, eine verbesserte Dichtwirkung des Antriebsbandes zu erreichen.

15    Besonders vorteilhaft ist es, wenn das Beschichtungsmaterial und/oder die Dicke der Beschichtung einer Platte in verschiedenen Plattenabschnitten variiert. Auf diese Weise läßt sich der Gasaustausch über die Antriebsband/Platten-Grenzfläche in den verschiedenen Plattenabschnitten variieren. Dies führt zu einem vorherbestimmbaren Druckverlauf während des Antriebsbandabwicklungsprozesses, was eine kontrollierbare,  
20    dynamische Straffung des Sicherheitsgurtes ermöglicht.

25    In einer bevorzugten baulichen Ausführung der Erfindung wird das Beschichtungsmaterial in Form einer oder mehrerer Folien auf die Platten aufgebracht. Die Verwendung von selbstklebenden Folien oder von Klebstoffen zum Aufbringen der Folien bedeutet eine besonders einfache Art der Plattenbeschichtung.

Besonders vorteilhaft ist es, wenn das Beschichtungsmaterial weich ist. Dann nämlich können die Kanten des Antriebsbandes teilweise in das Beschichtungsmaterial eindringen und so den Gasaustausch über die Antriebsband/Platten-Grenzfläche zusätzlich reduzieren.

5

Nach einer weiteren bevorzugten Ausführung der Erfindung ist durch das Antriebsband eine oberflächennahe Schicht des Beschichtungsmaterials abtragbar, welche sich bei Auslösung des Antriebs in Abwickelrichtung vor dem Antriebsband aufhäuft. Diese Aufhäufung bildet einen weiteren

10 Schutz vor Gasverlust über die Antriebsband/Platten-Grenzfläche. Auf diese Weise kann ein maximaler Druck aufgebaut werden.

Nachfolgend wird die vorliegende Erfindung rein beispielhaft anhand einer vorteilhaften Ausführungsform unter Bezugnahme auf die beigefügten

15 Zeichnungen beschrieben. Es zeigen:

Fig. 1 eine schematische, perspektivische Ansicht einer erfindungsgemäßen Antriebskammer,

20 Fig. 2 eine schematische Querschnittsansicht einer erfindungsgemäßen Antriebskammer, und

Fig. 3 eine schematische Querschnittsansicht der Antriebskammer von Fig. 2, wobei das Antriebsband bereits um eine Strecke

25 bewegt wurde.

Bei der hier dargestellten Ausführungsform handelt es sich um pyrotechnisch angetriebene Antriebseinheiten, wie sie in der Deutschen Patentan-

meldung 199 61 109.2 beschrieben sind, die durch Bezugnahme auch zum Gegenstand dieser Anmeldung gemacht wird.

In Fig. 1 ist eine Antriebskammer 10 gezeigt, die zwei parallel zueinander verlaufende Platten 12 aufweist, die durch Bolzen 14 und Abstandshalter (nicht gezeigt) miteinander verbunden sind. Die Platten 12 sind auf ihrer kammerseitigen Oberfläche mit einem Beschichtungsmaterial 16 beschichtet.

10 Innerhalb der Antriebskammer verläuft senkrecht zu den Platten 12 eine Antriebswelle 18, die bei Ansprechen eines Beschleunigungssensors (nicht gezeigt) über eine Kupplung (nicht gezeigt) drehfest mit der Gurtaufwickelrolle (nicht gezeigt) koppelbar ist.

15 Zwischen den Platten 12 verläuft senkrecht auf den Platten stehend ein Antriebsband 20 (Fig. 2), dessen Breite auf den Abstand der Platten angepaßt ist, so daß die Antriebsbandkanten 22 mit dem Beschichtungsmaterial 16 der Platten 12 in Berührung stehen. Wie Fig. 2 zeigt, können die Antriebsbandkanten 22 in das Beschichtungsmaterial 16 eindringen, so-  
20 fern es sich wie bei dem dargestellten Ausführungsbeispiel um ein weiches Beschichtungsmaterial 16 handelt.

Zumindest ein Ende des Antriebsbandes 20 ist an der Antriebswelle 18 befestigt. Das Antriebsband 20 bildet im Ruhezustand zwischen seinen  
25 Befestigungsstellen (nicht gezeigt) auf der Antriebswelle 18 eine kleine geschlossene Schlaufe. Innerhalb dieser Schlaufe münden Gasaustrittsöffnungen eines Gasgenerators (nicht gezeigt), der neben der Antriebswelle 18 zwischen den Platten 12 angebracht ist.

Wird der Gasgenerator aufgrund eines Unfalls gezündet, tritt aus den Gasaustrittsöffnungen Gas in das Innere der Schlaufe ein, worauf die Schlaufe sich unter Ausübung eines Drehmomentes in Gurtaufwickel-  
5 richtung auf die Antriebswelle 18 ausdehnt.

Beim Ausdehnen der Schlaufe befinden sich die Antriebsbandkanten 22 in dichtendem Gleiteingriff mit dem Beschichtungsmaterial 16 der Platten 12, wobei durch das Beschichtungsmaterial 16 der Platten 12 Toleranzen  
10 in der Breite des Antriebsbandes 20 oder in der Parallelität der Platten 12 kompensiert werden, so daß innerhalb der Schlaufe auch unter Verwendung von einlagigen Antriebsbändern 20 der zur Gurtstraffung erforderliche Druck aufgebaut werden kann.

15 Fig. 3 zeigt die Ausführungsform von Fig. 2, wobei jedoch das Antriebsband 20 bereits eine Wegstrecke zurückgelegt hat. Die Antriebsbandkanten 22 dringen teilweise in das Beschichtungsmaterial 16 ein, wobei durch das Antriebsband 20 eine oberflächennahe Schicht des Beschichtungsmaterials 16 abgetragen wird. Hierdurch häuft sich bei Ausdehnen der  
20 Schlaufe in Ausdehnungsrichtung vor dem Antriebsband 20 Beschichtungsmaterial 16 auf (Fig. 3), was den Gasverlust über die Antriebsband/Platten-Grenzfläche zusätzlich reduziert. Auf diese Weise kann sich ein erhöhter Druck innerhalb der Schlaufe aufbauen, wodurch die Leistung der Antriebseinheit erhöht wird.



**Bezugszeichenliste**

	10	Antriebskammer
5	12	Platte
	14	Bolzen
	16	Beschichtungsmaterial
	18	Antriebswelle
	20	Antriebsband
10	22	Antriebsbandkante

### Ansprüche

1. Antriebseinheit für einen Gurtstraffer für Sicherheitsgurte, mit einem auslösbaren und mit der Gurtaufwickelrolle koppelbaren Antrieb, welcher sich in einer Antriebskammer (10) befindet, die durch zwei parallel zueinander verlaufende und miteinander verbundene Platten (12) gebildet wird und die ein Antriebsband (20) aufweist, von dem zumindest ein Ende an einer Antriebswelle (18) befestigt ist und das bei Ansprechen eines Beschleunigungssensors von einer Seite her durch ein von einem Gasgenerator stammendes, expandierendes Gas derart beaufschlagbar ist, daß sich das Antriebsband (20) abwickelt und dabei die Antriebswelle (18) antreibt, dadurch gekennzeichnet, daß die Platten (12) auf der kammerseitigen Oberfläche teilweise oder vollständig mit einem Beschichtungsmaterial (16) beschichtet sind, das einen Gasaustausch über die Antriebsband/Plattenoberflächen-Grenzfläche verringert.
2. Antriebseinheit nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß das Beschichtungsmaterial (16) mehrere Schichten aufweist.

3. Antriebseinheit nach einem der vorherigen Ansprüche,  
dadurch gekennzeichnet,  
daß das Beschichtungsmaterial (16) Schichten aus unterschiedlichen Materialien aufweist.
4. Antriebseinheit nach einem der vorherigen Ansprüche,  
dadurch gekennzeichnet,  
daß das Beschichtungsmaterial (16) und/oder die Dicke der Beschichtung einer Platte (12) in verschiedenen Plattenabschnitten variiert.
5. Antriebseinheit nach einem der vorherigen Ansprüche,  
dadurch gekennzeichnet,  
daß das Beschichtungsmaterial (16) der Platten (12) eine oder mehrere Folien aufweist.
6. Antriebseinheit nach Anspruch 5,  
dadurch gekennzeichnet,  
daß die Folien zur Beschichtung der Platten (12) selbstklebend oder mittels eines Klebstoffes aufgebracht sind.
7. Antriebseinheit nach einem der vorherigen Ansprüche,  
dadurch gekennzeichnet,  
daß das Beschichtungsmaterial (16) weich ist.

8. Antriebseinheit nach einem der vorherigen Ansprüche,  
dadurch gekennzeichnet,  
daß Kanten (22) des Antriebsbandes (20) teilweise in das Beschichtungsmaterial (16) eindringen.
9. Antriebseinheit nach einem der vorherigen Ansprüche,  
dadurch gekennzeichnet,  
daß durch das Antriebsband (20) eine oberflächennahe Schicht des Beschichtungsmaterials (16) abtragbar ist, welche sich bei Auslösung des Antriebs in Ausdehnungsrichtung vor dem Antriebsband (20) aufhäuft und so den Gasaustausch über die Antriebsband/Plattenoberflächen-Grenzfläche zusätzlich verringert.
10. Gurtstraffer für Sicherheitsgurte mit zumindest einer Antriebseinheit nach einem der vorherigen Ansprüche.

**Zusammenfassung**

Die Erfindung betrifft eine Antriebseinheit für einen Sicherheitsgurtstraffer, die einen Antrieb aufweist, der bei Ansprechen eines Beschleunigungssensors auslösbar und mit der Gurtaufwickelrolle drehfest koppelbar ist. Der Antrieb befindet sich in einer Antriebskammer, die durch zwei parallel zueinander verlaufende und mit einem Beschichtungsmaterial versehene Platten gebildet wird und die ein Antriebsband aufweist, von dem zumindest ein Ende an einer Antriebswelle befestigt ist.

1/1

Fig. 1

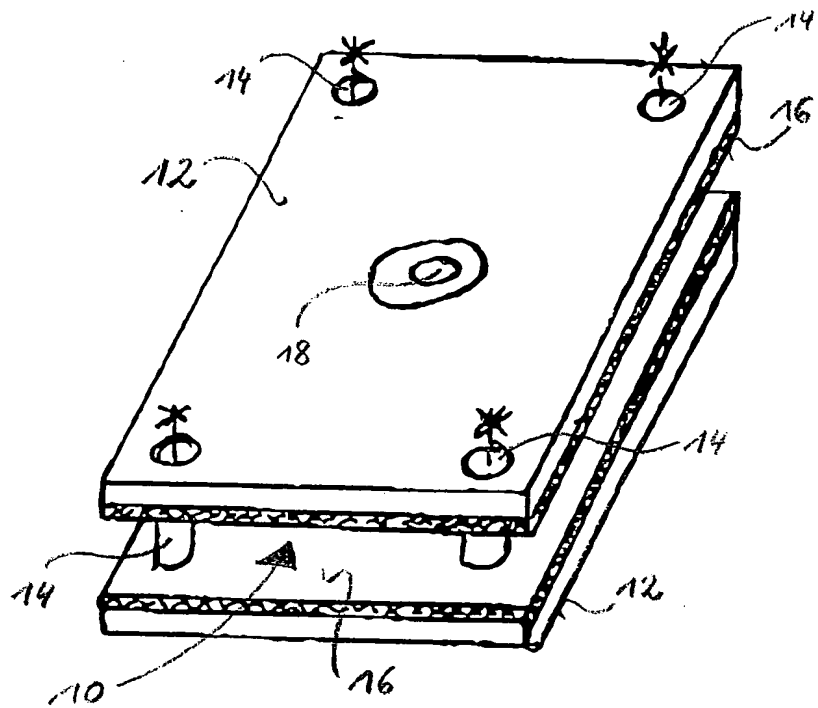


Fig. 2

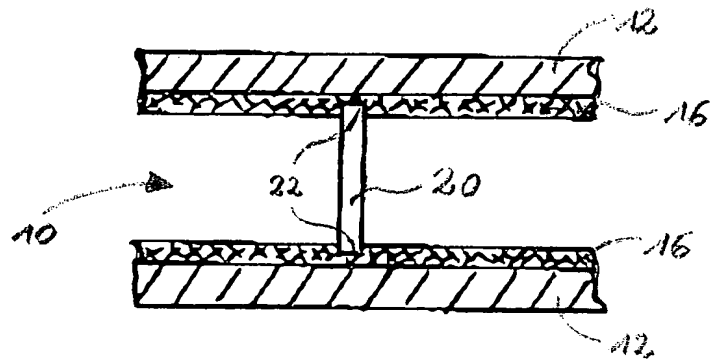


Fig. 3

